Deutscher Bundestag **Drucksache 17/7751**

17. Wahlperiode 17. 11. 2011

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Kerstin Andreae, Harald Ebner, Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/7571 –

Lärmschutz an der Rheintalbahn

Vorbemerkung der Fragesteller

Der viergleisige Aus- und Neubau der Eisenbahnstrecke zwischen Karlsruhe und Basel ist eines der bundesweit wichtigsten Infrastrukturgroßprojekte. Als Zulaufstrecke zu den Neuen Eisenbahn Transversalen (NEAT) der Schweiz hat die Bundesrepublik Deutschland 1996 garantiert, den Anschluss an das erweiterte schweizerische Schienennetz zur geplanten Fertigstellung im Jahr 2017 bereitzustellen. Seit nunmehr 25 Jahren plant der Bund den Aus- und Neubau der Rheintalbahn und hat das Projekt im Bundesverkehrswegeplan als „vordringlich“ eingestuft. Der durchgängige Ausbau der Rheintalbahn auf eine viergleisige Strecke soll durch die Entmischung von Güter- und Personenverkehren zur deutlichen Erhöhung der Streckenkapazität sowie zur Verkürzung der Transport- und Reisezeiten beitragen.

Bereits heute leiden die Anwohner der Rheintalbahn in dichtbebauten Wohn- und Siedlungsgebieten massiv unter Schienenlärm. Die Prognosen bis 2025 zeigen, dass man auf der Rheintalbahn streckenweise mit Zügen im 3-Minuten-Takt rechnen muss. Da das Rheintal dicht besiedelt ist und die Strecke etliche Gemeinden durchschneidet, wird im 2009 eingerichteten Projektbeirat aus Bund, Land, Kommune, Deutscher Bahn AG (DB AG) und Bürgerinitiativen sowohl über Trassenvarianten als auch über eine Verbesserung des Lärmschutzes diskutiert. Grundlage des Projektbeirats ist, dass man sich ausdrücklich nicht gegen die Notwendigkeit des Ausbaus der Rheintalstrecke richtet, sondern mit Nachdruck eine lärmarme und umweltschonende Ausführung des Projekts fordert. In bereits planfestgestellten Abschnitten im Katzenbergtunnel und südlich davon kommen deshalb besonders innovative Lärmschutzmaßnahmen zum Einsatz. Deren Ausnahmegenehmigungen führen jedoch zu einem hohen bürokratischen Aufwand und ziehen langwierige Genehmigungsverfahren nach sich.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 15. November 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung im Rheintal, um das wiederholt erklärte Ziel, die Belastungen aus Schienenverkehrslärm für Anwohner bis 2020 zu halbieren, umzusetzen?

Die Bundesregierung führt das Lärmsanierungsprogramm Schiene mit einem Mittelansatz von jährlich bis zu 100 Mio. Euro fort. Seit 1999 sind zwischen Koblenz und Bingen aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen mit Kosten von 40 Mio. Euro beispielsweise in Koblenz, Remagen, Rhens, Bad Salzig und Boppard realisiert worden.

Das Portfolio der Lärmschutzmaßnahmen am Gleis soll erweitert werden. Dazu werden im Rahmen des Konjunkturpakets II innovative Lärmschutzmaßnahmen erprobt. Rund 20 Mio. Euro der zusätzlich zum Lärmsanierungsprogramm zur Verfügung stehenden 100 Mio. Euro werden im Oberen Mittelrheintal investiert. Dazu gehören beispielsweise die Brückenentdröhnung der Lahnsteinbrücke, der Einbau von Schienenstegbedämpfern in St. Goar, Kaub und Braubach, der Bau niedriger, gleisnaher Schallschutzwände in Osterspai, Oberwesel und Bingen sowie die Erprobung von Schienenschmiereinrichtungen in Filsen.

Bis 2012 fördert das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Umrüstung von Bestandsgüterwagen auf lärmarme Verbundstoffbremssohlen. Zum Fahrplanwechsel 2012/2013 wird ein lärmabhängiges Trassenpreissystem eingeführt. Ziel ist es, nach Ende der Laufzeit des lärmabhängigen Trassenpreissystems 2020, keine Güterwagen, die die Lärmgrenzwerte der TSI „Fahrzeuge – Lärm“ überschreiten, mehr auf dem Schienennetz der DB Netz AG fahren zu lassen.

2. Mit welcher Reduzierung der Schallemissionswerte rechnet die Bundesregierung durch die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise im Rheintal im Zeitraum 2013 bis 2022?

Durch die Umrüstung von Güterwagen mit Graugussbremssohlen auf Verbundstoffbremssohlen ist eine flächendeckende Lärmreduzierung von bis zu 10 Dezibel möglich. Dieses Ziel kann jedoch nur erreicht werden, wenn mindestens 80 Prozent der Bestandsgüterwagen umgerüstet sind.

3. Sollen die lärmabhängigen Trassenpreise mittels Bonus- oder Malussystem umgesetzt werden, und kann das zu Verlagerungen des Gütertransports auf die Straße führen?

Zentrale Punkte des lärmabhängigen Trassenpreissystems sind die Zuwendung des Bundes in Höhe von maximal 152 Mio. Euro zum auszuzahlenden Bonus, der die Hälfte der kalkulierten Umrüstmehrkosten abdeckt, die Laufzeit von acht Jahren sowie die Nachfolgeregelung ab 2020. Das jetzt entwickelte Modell ist das Ergebnis eines seit 2008 währenden Meinungsbildungsprozesses, in den auch der Eisenbahnsektor im Rahmen des Pilot- und Innovationsprogramms „Leiser Güterverkehr“ eingebunden war. Die Belastung des Eisenbahnsektors ist vertretbar.

4. Welche Schritte sind notwendig, um Ausnahmegenehmigungen für innovativen Schallschutz bei Umsetzung des Ausbaus der Rheintalstrecke zu beschleunigen?

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 97. Sitzung am 18. März 2011 die Annahme des Antrags auf Bundestagsdrucksache 17/4861 beschlossen. Darin wird die Bundesregierung u. a. aufgefordert, „im Rahmen der verfügbaren

Haushaltsmittel in einem Modellprojekt weitere technische Innovationen für die Rheintalbahn zu prüfen, um Lärm und Erschütterung durch Trassen und rollendes Material weiter zu verringern“. In Umsetzung dieses Beschlusses wird u. a. erwogen auf geeigneten Abschnitten der Rheintalbahn sog. Schienenstegbedämpfer zu erproben. Einer Ausnahmegenehmigung, wie in der Frage unterstellt, bedarf es nach dem Beschluss des Deutschen Bundestages nicht mehr.

5. Inwiefern werden bereits jetzt innovative Lärmschutzmaßnahmen an Schienenwegen umgesetzt bzw. berücksichtigt?

Bis Ende 2011 werden mit Mitteln des Konjunkturpakets II bundesweit an 88 Standorten innovative Lärmschutztechniken am Gleis, wie z. B. Schienenstegbedämpfer, niedrige Schallschutzwände und Hochgeschwindigkeitsschienenschleifen, realisiert. Die Ergebnisse der parallel durchgeführten Lärmmessungen sollen bis Mitte 2012 vorliegen und dann in die Richtlinie zur Berechnung von Schallemissionen an Schienenwegen (Schall 03) einfließen.

6. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um den Entscheidungen des Projektbeirats aus Bund, Land, Kommune, DB AG und Bürgerinitiativen nachzukommen?

8. Wie steht die Bundesregierung zu einer Finanzierung von Zusatzkosten, wenn sie im Projektbeirat beschlossen wurde?

Die Fragen 6 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung wird im Rahmen des Abschlusses von Finanzierungsvereinbarungen nach § 9 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes konkret prüfen, wie Beschlüsse des Projektbeirates umgesetzt werden können. Dabei wird das Einvernehmen mit Dritten, u. a. dem Land Baden-Württemberg hinsichtlich einer abgestimmten Vorgehensweise erforderlich sein. Im Übrigen sind die Bestimmungen der Bundeshaushaltsordnung zu beachten, wonach auf eine wirtschaftliche und sparsame Mittelverwendung hinzuwirken ist. Die Bundesregierung trägt diesen Grundsätzen in den Beratungen des Projektbeirates bereits Rechnung.

7. Wie verhält sich die Bundesregierung bezüglich einer in Aussicht gestellten Empfehlung des Projektbeirats, einen Tunnel in Offenburg und eine autobahnparallele Trassenführung zwischen Offenburg und Riegel umzusetzen, und wer finanziert dies?

Der Projektbeirat hat sich bisher noch nicht abschließend mit diesen sog. Kernforderungen 1 und 2 befasst. Die Bundesregierung wird die Beschlüsse des Projektbeirates u. a. auf ihre Finanzierbarkeit und ihre Auswirkungen auf den Inbetriebnahmetermin für den viergleisigen Ausbau hin prüfen, wenn sie ergangen sind.

9. Gibt es vonseiten der DB AG und der Bundesregierung Überlegungen, einen gleichzeitiger Lärmschutz an der in den nächsten Jahren auf sechs Spuren geplanten A 5 und einer autobahnparallelen Trassenführung der Rheintalbahn umzusetzen?

   Wenn nein, warum nicht?

Eine autobahnparallele Trassierung der Neubaustreckengleise der Rheintalbahn ist bislang nur im Abschnitt zwischen Riegel und Buggingen geplant (sog.

Güterumfahrung Freiburg). Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist der 6-streifige Ausbau der A 5 zwischen Anschlussstelle (AS) Freiburg-Mitte und AS Tiengen im Vordringlichen Bedarf eingestuft. Nach Darstellung der für die Planung von Bundesfernstraßen zuständigen Straßenbauverwaltung des Landes Baden-Württemberg wird dieser Abschnitt derzeit jedoch nicht beplant. Eine gleichzeitige Planung der Lärmvorsorgemaßnahmen für Schiene und Straße wäre nur bei annähernd gleichzeitiger Realisierung der beiden Maßnahmen möglich. Dies ist vorliegend jedoch nicht der Fall.

10. Wird es Überwerfungsbauwerke nördlich und/oder südlich des Tunnels geben, oder bleibt es bei der Weichenlösung?

Der Projektbeirat zur Rheintalbahn hat auf seiner 5. Sitzung am 8. Februar 2011 hierzu Folgendes beschlossen: „Sobald sich abzeichnen sollte, dass die Zugzahlen unter Zugrundelegung der Prognose 2025 auf der Bestandsstrecke dauerhaft überschritten werden, sind Land und Bund/Projektträger bereit, Gespräche hinsichtlich einer Optimierung der Knotenpunkte, insbesondere auch durch eine niveaufreie nördliche und südliche Anbindung des Katzenbergtunnels zu prüfen“. Hieran wird sich die Bundesregierung halten.

11. Ist die Planfeststellung im südlichen Abschnitt so verbindlich, dass es dort zu keiner Verbesserung für den Güterverkehr mehr kommen kann?

Die Beschlüsse in den Planfeststellungsabschnitten (PFA) 9.1 (Schliengen–Eimeldingen) und 9.2 (Haltingen–Weil) sind bestandskräftig. Die übrigen PFA zwischen Offenburg und der Bundesgrenze sind eingeleitet, aber noch nicht abgeschlossen. Der viergleisige Ausbau zwischen Karlsruhe und Basel soll sowohl dem Güterverkehr als auch dem Personenverkehr auf der Schiene zu Gute kommen.

12. Inwiefern ist ein den heutigen und zukünftigen Anforderungen angemessener Lärmschutz für bereits planfestgestellte Abschnitte möglich?

Die Bundesregierung hat in Gesprächen mit den Vertretern betroffener Gemeinden sowie der Bundesregierung Lösungen für einen angemessenen Lärmschutz gesucht und gefunden. Dabei hatte sie sich an deren derzeit gültigen Bestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) zu orientieren.

13. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um Bürgerinnen und Bürger, die heute im Nachtzeitraum bereits mit Pegeln größer als 55 dB(A) belastet sind, zu schützen?

Die Auslösewerte für Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes liegen in Wohngebieten bei 60 Dezibel in der Nacht. Der größte Lärmverursacher im Schienenverkehr sind Güterwagen mit Graugussbremssohlen. Die Umrüstung der Bestandsgüterwagen auf Verbundstoffbremssohlen einhergehend mit dem lärmabhängigen Trassenpreissystem wird hier zu einer Verbesserung der Lärmsituation führen. Zudem beabsichtigt die Bundesregierung den Schienenbonus abzuschaffen.

Siehe auch Antwort zu den Fragen 15 bis 18.

14. Werden ab sofort sämtlich Planungen an der Ausbaustrecke/Neubaustrecke (drittes/viertes Gleis), die noch keinen Rechtstitel haben, ohne den Schienenbonus geplant?

Nach den derzeit gültigen Bestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung sehen die Planungen des Planungsträgers DB Netz AG die Berücksichtigung des sog. Schienenbonus bei der Berechnung des Umfangs der Lärmvorsorgemaßnahmen vor. Im Projektbeirat zur Rheintalbahn hat der Planungsträger DB Netz AG im Zusammenhang mit der Diskussion über die Kernforderung 3 „Teiltieferlegung Güterumfahrung Freiburg“, PFA 8.1 (Riegel–March) und 8.2 (Freiburg–Schallstadt) sowie Kernforderung 4 „Bürgertrasse“ PFA 8.2 (Freiburg–Schallstadt), 8.3 (Bad Krozingen–Heitersheim) und 9.0 (Buggingen–Auggen) auch eine Variante vorgestellt, bei der der Schienenbonus nicht berücksichtigt wird [≙ Reduzierung des Schallpegels um 5 dB(A)]. Handlungsempfehlungen an die Bundesregierung bzw. die baden-württembergische Landesregierung hat der Projektbeirat zu diesem Thema in seiner letzten Sitzung am 26. September 2011 noch nicht gefasst.

15. Wie begründet die Bundesregierung die Gesetzesnovelle zum Wegfall des Schienenbonus für alle Strecken, die nach 2021 in Betrieb gehen, und inwiefern sind Rheintalbahnabschnitte davon betroffen?

16. Wird damit nicht einer Verzögerung der Planfeststellung weit nach 2017 durch Bürgerinitiativen, Gemeinden und Anwohner Vorschub geleistet, damit Abschnitte erst nach 2021 in Betrieb gehen?

17. Wenn der Schienenbonus nur für bestimmte Abschnitte an der Rheintalbahn ab 2021 fällt, inwiefern sollen zeitlich vorgelagerte Abschnitte individuell entlastet werden, und wie sieht die Bundesregierung einer Klage der jeweiligen Gemeinden entgegen, ungleich behandelt worden zu sein?

18. Womit ist der späte Realisierungstermin des Gesetzes zur Aufhebung des Schienenbonus begründet?

Die Fragen 15 bis 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur Abschaffung des Schienenbonus bedarf es einer rechtlichen Anpassung der seit 1990 geltenden 16. BImSchV. Ein entsprechender Verordnungsentwurf ist derzeit in der Hausabstimmung. Die Bundesregierung sieht es als ihre Aufgabe an, differenzierte Aspekte der Lärm-Charakteristik, der konkreten schutzbedürftigen Situation und der Wirkung auf den Menschen zu betrachten und innerhalb der finanziellen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

19. Wie wird gewährleistet, dass in der Folge des Wegfalls des Schienenbonus nicht noch höhere Lärmschutzwände planerisch gefordert sind, und welche Alternativen gibt es dazu?

Siehe Antwort zu den Fragen 1 und 5. Darüber hinaus können auch – in Abhängigkeit von den topographischen Gegebenheiten – höhere Lärmschutzwände geboten sein.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333